ROK XIX Warszawa, czerwiec 1938 r. Nr. 6 (277)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

F. P. T. K.

Od dnia 1 stycznia 1938 r. objęło Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe we własny zarząd linię kolejową Herby-Gdynia. Organizacja zarządu oraz eksploatacji tej linii na nowych podstawach odbyła się według powszechnie u nas obowiązującego szablonu: pamiętano o wszystkim, przygotowano wszystko na czas, nie wyłączając samochodów dla dyrekcji oraz odpowiedniego zastępu dobrze płatnych maszynistek i stenotypistek; jedynie tylko o personelu służby wykonawczej nie pamiętano. Pocóż zresztą było się wysilać, kiedy terminowa dostawa personelu była przecież zabezpieczona. Ministerstwo Komunikacji doręczyło poprostu w ostatnich dniach grudnia 1937 r. lub nawet w pierwszych dniach stycznia r. b. odpowiedniej ilości pracowników, stosowne dekrety, przydzieliło ich do służby na F.P.T.K. i sprawa była załatwiona. Kolej węglowa ruszyła z miejsca pełną parą, jak za dawnych dobrych czasów, a że stosunki służbowe pracowników nie były i dotąd nie są uregulowane, że w parowozowniach nie było szyb, ani wody, że nikt nie wiedział, jakie mu prawa służą — o to przecież ani w M. K., ani też w zarządzie nowej kolei nikt troszczyć się nie potrzebował.

Czekaliśmy dość długo, co z tego wszystkiego wyniknie, obserwowaliśmy pilnie bieg wypadków, a tam gdzie to było wskazane, podejmowaliśmy w dyrekcji nowej kolei stosowne interwencje. Przyznajemy chętnie, że zarządowi kolei nie można na ogół odmówić dobrej woli, zwłaszcza jeśli chodzi o sprawy leżące w całości w jego kompetencji; to też wiele dotkliwych braków, które ujawniły się w pierwszych dniach i tygodniach po przejęciu linii we własny zarząd F.P.T.K., zostało usuniętych. Jest nadzieja, że i pozostałe niedomagania zostaną jakoś załatwione i unormowane — natomiast pod znakiem zapytania pozostają, niestety, do dziś dnia sprawy zasadniczego znaczenia, a mianowicie charakter i treść stosunku służbowego pracowników nowej kolei oraz zakres ich uprawnień i obowiązków pragmatycznych, emerytalnych, dyscyplinarnych itd.

Rozumiemy dobrze, że unormowanie tych zagadnień nie należy do zadań łatwych, a nawet jest wyjątkowo trudne, mimo to, nic nie usprawiedliwia rażącego zaniedbania tych spraw. Już 5 miesięcy mija od czasu przejęcia linii węglowej we własny zarząd Towarzystwa, a pracownicy dotąd nie wiedzą czym są, jakie są ich prawa i obowiązki, i co ich czeka na przyszłość. Należało pomyśleć o uregulowaniu tych spraw nieco wcześniej, należało rozstrzygnąć wszystkie, tak liczne i poważne, nasuwające się tutaj kwestie i wątpliwości na czas, a więc jeszcze przed objęciem kolei. A jeśli już żadną miarą nie dało się to uskutecznić, to, na wszelki wypadek, 5-cio miesięczny okres powinien być chyba wystarczający, aby te sprawy raz wreszcie unormować.

Bo sprawy te, wbrew rozpowszechnionemu mniemaniu oraz wbrew uspokajającym okólnikom Dyrekcji F.P.T.K., dotąd bynajmniej unormowane nie są i ani same przez się automatycznie, ani też na podstawie dotąd istniejących przepisów prawnych należycie unormować się nie dają. Rozpatrzmy mianowicie istniejące przepisy i zastanówmy się nad konsekwencjami, jakie z nich wynikają:

Art. 8 ustawy z dnia 7 kwietnia 1931 r. o oddaniu „Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu, Spółce Akcyjnej w Paryżu, Kolei Herby Nowe-Gdynia z odnogą Siemkowice-Częstochowa do eksploatacji itd. (Dz. U. R. P. Nr. 40, poz. 350) powiada, że pracownicy przedsiębiorstwa P.K.P. wyznaczeni do stałego pełnienia służby kolejowej na wymienionych wyżej liniach kolejowych, przechodzą do służby kolejowej koncesjonariusza z zachowaniem uprawnień, wynikających z czasu służby, zaliczonego im przez przedsiębiorstwo P.K.P. Na tym właśnie przepisie opierały się władze kolejowe, gdy przydzielały pracowników kolejowych, nie pytając się ani o ich zgodę, ani o zezwolenie, do służby na F.P.T.K. I miały do tego niewątpliwie prawo, bo ustawa jest jasna i wyraźna. Wyznaczeni pracownicy przeszli de jure i de facto na służbę koncesjonariusza, ale mimo to, zdaniem naszym, pracownikami P.K.P. przez to być nie przestali, albowiem przydział do służby na F.P.T.K. nie powoduje rozwiązania stosunku służbowego. Stosunek służbowy „etatowych" i „stałych" pracowników P.K.P., oraz „praktykantów" jest, jak wiadomo, publiczno prawny, to znaczy m. in., że może być rozwiązany tylko w wypadkach, przewidzianych w pragmatyce i tylko w sposób

w tejże pragmatyce przepisany. Otóż pragmatyka (rozp. R. M. z dn. 1.I.1934. Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 23) nie pozwala na rozwiązanie stosunku służbowego z pracownikiem przez wyznaczenie go do służby na F.P.T.K. a ustawa z dnia 27.IV.1931 r. nie jest i nie może być uznana za uzupełnienie pragmatyki, zwłaszcza, że pragmatyka wydana została o 3 lata później, a w treści swej o istnieniu tej ustawy, ani też o przewidzianym w niej rzekomo, dodatkowym sposobie rozwiązywania stosunku służbowego nic nie wspomina. W ten sposób wytworzyła się sytuacja dziwaczna. Pracownicy wyznaczeni przez p. Ministra, przeszli do służby koncesjonariusza, ale pozostali nadal pracownikami P.K.P., choć formalnie utracili wszelką łączność ze swoim służbodawcą i do składu jego personelu de facto nie należą. Nie można bynajmniej lekceważyć konsekwencyj tej niezwykłej sytuacji, mogą one bowiem mieć doniosłe znaczenie zarówno dla pracowników, jak też i dla P. K. P., oraz dla koncesjonariusza. I, według naszego mniemania, sytuacja taka długo trwać nie może, a wątpimy, czy da się ona rozwiązać inaczej, jak za zgodą pracowników. Od tego zresztą, według naszego zdania, należało w ogóle zacząć, a wówczas mniej byłoby trudności i kłopotów.

Art. 6 omawianej ustawy z 27.IV 1931 powiada, że stosunek służbowy pracowników, pełniących służbę na liniach kolejowych koncesjonariusza lub w ich zarządzie — z wyjątkiem zatrudnionych na podstawie umowy o pracę — jest publiczno-prawny. Znowu postanowienie jasne i wcale nie dwuznaczne. Ustawa może wszystko i wolno jej było tak sprawę załatwić. Czy jednak nie mamy tu znowu do czynienia z sytuacją dziwaczną? Publiczno-prawny stosunek pracowników do pracodawcy, który jest osobą prawa prywatnego, a mianowicie handlową spółką akcyjną i to w dodatku spółką zagraniczną, mającą siedzibę w Paryżu? W każdym stosunku istnieć muszą dwie conajmniej strony. Tutaj są one sobie nierówne: pracodawca jest prywatno- a pracownik jego publiczno-prawny a wobec tego nie sposób zrozumieć, jak takiego dziwoląga pogodzić z podstawowymi zasadami prawa i z ustawodawstwem, obowiązującym w naszym kraju.

Nie jest to bynajmniej zagadnienie teoretyczne: wynikają stąd bardzo poważne trudności. W następstwie postanowień art. 6 powiada art. 7 omawianej ustawy, że do stałych pracowników kolejowych koncesjonariusza — z wyjątkiem zatrudnionych na podstawie umowy o pracę — będą miały zastosowanie przepisy o prawach i obowiązkach, o normach wynagrodzenia, pomocy leczniczej i uprawnieniach emerytalnych w zakresie każdocześnie obowiązującym w stosunku do pracowników stałych przedsiębiorstwa P. K. P. z odpowiednimi zmianami, które, ze względu na odrębne warunki przedsiębiorstwa koncesjonariusza, ustalać będzie Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Pracy i Opieki Społecznej po wysłuchaniu opinii koncesjonariusza. Zdawałoby się na pierwszy rzut oka, że pracownicy koncesjonariusza mają tą drogą zagwarantowane uprawnienia nie mniejsze i nie inne jak te, które służą pracownikom P. K. P. na podstawie obowiązujących przepisów pragmatycznych, uposażeniowych, emerytalnych i t. p. Tak jednak nie jest. Od razu należy zaznaczyć, że owe zmiany, niezbędne ze względu na odrębne warunki przedsiębiorstwa koncesjonariusza, mogą być i będą znaczne i że dotyczyć będą zagadnień bardzo zasadniczych i podstawowych. Nie sposób w ramach niniejszego artykułu omówić całokształt zagadnienia, weźmy jednak dla przykładu niektóre tylko kwestie z dziedziny pragmatyki i przepisów emerytalnych.

Wiadomo, że sprawy wynikające ze stosunku służbowego pracowników P. K. P. nie podlegają orzecznictwu sądów zwyczajnych lecz, że mogą oni, po ostatecznym rozstrzygnięciu sprawy w toku instancyj administracyjnych, zaskarżyć decyzję instancji ostatniej (z reguły Ministerstwa Komunikacji) do Najwyższego Trybunału Administracyjnego. Jakże ta sprawa będzie wyglądać w odmiennych warunkach koncesjonariusza? Gdzież są przede wszystkim jakieś instancje i do kogo ma się pracownik F. P T. K odwoływać od decyzji swojej Dyrekcji? Czyżby do Zarządu Towarzystwa mającego siedzibę w Paryżu? Mniejsza zresztą o to, odwołał się, czy nie odwołał — ma w ręku decyzję ostateczną i skarży ją do N. T. A.. Otóż Trybunał skargi takiej nie przyjmie i przyjąć nie może jest bowiem powołany wyłącznie do orzekania o legalności zarządzeń i orzeczeń wchodzących w zakres administracji rządowej i samorządowej. A przecież w żaden żywy sposób nie można kwestii naciągnąć do tego stopnia, aby zarząd przedsiębiorstwem, bezwątpienia prywatnym, można było uznać za „administrację rządową lub samorządową". Już jeśli chodzi o koleje państwowe, istniały w tym względzie, po ich wyodrębnieniu w osobne przedsiębiorstwo, tak poważne wątpliwości, że trzeba było je usuwać przez osobny przepis ustawowy. Tutaj tym więcej niezbędne jest wyraźne rozstrzygnięcie: albo wydana zostanie specjalna ustawa normująca tryb postępowania administracyjnego w stosunkach z personelem, F.P.T.K. ustalająca tok instancyj i poddająca decyzje w tych sprawach wyraźnie orzecznictwu N T. A. albo trzeba będzie zadowolić się zwykłą drogą prawa przed zwykłymi sądami a wówczas publiczno-prawny stosunek służbowy pracowników F. P. T. K. będzie jeszcze bardziej dziwaczny, skoro zwykłe sądy cywilne oceniać mogą ów stosunek tylko według prawa cywilnego.

Przyjrzyjmy się bliżej pod tym kątem widzenia niektórym ważniejszym postanowieniom pragmatyki. N. p. rozdział IV o odpowiedzialności służbowej. Daje on władzom przedsiębiorstwa kolejowego prawo i moc karania w stopniu idącym bardzo daleko bo aż do wydalenia z utratą wszelkich praw wynikających ze stosunku służbowego, włącznie. Czy jest możliwe, czy jest dopuszczalne, aby prawo takie służyło nie urzędowi państwowemu lecz funkcjonariuszom prywatnego, zagranicznego przedsiębiorstwa? Czy można wogóle przypuścić, aby przedsiębiorstwo to mające siedzibę po za granicami kraju miało prawo pozbawić pracownika emerytury wysłużonej w służbie państwowej, a choćby i w służbie tego przedsiębiorstwa? Przecież prawo podobne nie służy i służyć nie może żadnemu, nawet i najbardziej uprzywilejowanemu prywatnemu przedsiębiorstwu krajowemu! Nie wspominamy w ogóle o organizacji władz dyscyplinarnych i o podobnych drobiazgach, chodzi nam bowiem o sprawy zasadnicze.

A czyż — dalej — dopuszczalne i możliwe jest, aby na F. P. T. K. obowiązywał § 38 pragmatyki kolejowej, który zezwala przedsiębiorstwu kolejowemu pociągać pracownika do odpowiedzialności za szkodę bez postępowania sądowego i własną, jednostronną decyzją ustalać jej wysokość? Uprawnienie to należy do wyjątkowych i budzi poważne wątpliwości z punktu widzenia porządku prawnego nawet wówczas, gdy służy państwowemu przedsiębiorstwu i gdy decyzja ostateczna należy do Ministerstwa. Jakżeż więc udzielać takiego prawa prywatnemu przedsiębiorstwu?

Można by tym sposobem wyliczyć wiele jeszcze postanowień pragmatyki kolejowej, które są odpowiednie i zrozumiałe wówczas tylko, gdy jedną stroną w stosunku służbowym jest władza państwowa a których bez ciężkiej obrazy zasad porządku prawnego nie można stosować w prywatnym i to w dodatku zagranicznym przedsiębiorstwie. Przejdźmy jednakże do innej dziedziny n. p. do uprawnień emerytalnych.

Dyrekcja F. P. T. K. uspakaja swych pracowników, tych mianowicie, którzy wyznaczeni zostali na służbę koncesjonariusza z grona pracowników P.K.P., że ich prawa emerytalne będą zagwarantowane, albowiem Towarzystwo wpłacać będzie przedsiębiorstwu P. K. P, za każdego pracownika odpowiednie składki emerytalne. Jest to już coś, ale nie jest to jeszcze wszystko. Wynika stąd mianowicie, że zaopatrzenia emerytalne pracownikom F.P.T.K. będzie płaciło przedsiębiorstwo P. K. P., co dość dobitnie potwierdza tezę naszą, iż pracownicy kolejowi wyznaczeni do służby koncesjonariusza nie przestali być pracownikami kolejowymi, kto jednak będzie im zaopatrzenie emerytalne wymierzał i w jakim trybie będzi to czynił, jakie będą obowiązywały reguły postępowania, od kogo i do kogo służyć będzie odwołanie w tych sprawach i czy n p. F. P. T. K. będzie mogło również decydować jednostronnie przez swoich urzędników sanitarnych o przyczy

nach i stopniu utraty zdolności do zarobkowania? No i co będzie z tym Trybunałem Administracyjnym? t. j. czy wymiar zaopatrzenia emer. dla pracowników F. P. T. K. będzie uznany za akt administracji rządowej? Ale i to jeszcze sprawy nie wyczerpuje. W myśl art. 6 ustawy z dn. 27.IV 1931 r. wszyscy stali pracownicy F. P. T. K. a więc nie tylko ci, którzy wyznaczeni zostali z grona pracowników P. K. P. mają mieć publiczno-prawny charakter służbowy i wszyscy mają prawo korzystać z uprawnień emerytalnych według przepisów obowiązujących na P. K. P. Czyżby i im P. K. P. miały wypłacać zaopatrzenie emerytalne i jak to uzgodnić z ustawą o ubezpieczeniu społecznym?

Nie chcemy zbytnio przedłużać naszych wywodów i dla tego pomijamy świadomie cały skomplikowany splot zagadnień, związanych z ubezpieczeniem tych, tak stosunkowo licznych na F. P. T. K. pracowników „stałych" P. K. P. którzy nie korzystali z uprawnień emerytalnych na podstawie rozp. R. M. z dn. 28.I 1934 r. lecz, jako zatrudnieni na obszarze b. zaboru pruskiego, ubezpieczeni byli w Kasie Emerytalnej dla robotników kol. tego zaboru. Zresztą dość już przytoczyliśmy przykładów aby udowodnić jak bardzo skomplikowanym jest zagadnienie stosunku służbowego pracowników F. P. T. K. i jak wiele trudności wypadnie pokonać aby zagadnienie to należycie rozwiązać.

Nie nasza rzecz i nie nasz kłopot, jak sobie kompetentne w tej sprawie ministerstwa poradzą. Do nas należy natomiast żądać i alarmować, aby sprawa została co rychlej załatwiona i to w sposób zgodny z prawem i bez naruszenia prawnie zagwarantowanych interesów personelu. Prowizorium nasuwające tyle wątpliwości nie może już dłużej trwać a sprawa wymaga natychmiastowych, stanowczych decyzyj.

Decyzyj takich wymaga zresztą także wiele innych zagadnień związanych ściśle z życiem służbowym pracowników F. P. T. K. zwłaszcza z dziedziny przepisów o należnościach, dodatkach i t. p. Mamy u siebie zanotowany długi rejestr tych spraw, będących w toku załatwienia, a jednak do dziś, mimo upływu 5-ciu miesięcy samodzielnego zarządu linii węglowej, nie załatwionych. Nie chcemy utrudniać pracy Zarządowi Okręgowemu w Bydgoszczy, który w tych sprawach interweniuje i nie chcemy rozpoczynać stosunków naszych z nową Dyrekcją od ataków, zwłaszcza że mamy w pewnym stopniu zrozumienie dla trudności, na które Dyrekcja ta w swej pracy napotyka. Musimy jednak nalegać na przyspieszenie tempa prac nad uregulowaniem tych zagadnień, które już dłużej odwlekane być nie mogą.

Na zakończenie jedna uwaga: zachodzi pytanie, czy warto było stwarzać odrębny zarząd linii węglowej i przysparzać samemu sobie tyle trudności i czy to się w ogóle opłaci, skoro jest jasne jak na dłoni, że w owym, odrębnym rzekomo, przedsiębiorstwie rządzą i tak nasze państwowe władze kolejowe jak chcą i jak im się podoba, a koncesjonariuszowi zależy jedynie i wyłącznie na inkasowaniu procentów i zysków z wypożyczonego Polsce kapitału.

Trudno się powstrzymać od refleksyj na temat przysłowia, zaczynającego się od słów:

„Nie miała baba kłopotu...".

WIELKANOCNE PRZEMÓWIENIE PANA MINISTRA KOMUNIKACJI
DO PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

Dnia 10 kwietnia b .r. wygłosił p. Minister Komunikacji płk. J. Ulrych dorocznym zwyczajem świąteczne przemówienie do pracowników kolejowych przez radio.

Na wstępie przytoczył p. Minister kilka cyfr, obrazujących wyniki pracy polskiego kolejnictwa w roku ubiegłym. I tak: wzrost przewozów w ruchu towarowym osiągnął rekordowy i wyższy od spodziewanego odsetek, bez mała 24% a przewozy w ruchu osobowym wzrosły o 22,2%, co, łącznie ze wzrostem w roku poprzednim, sięgającym 20%, daje bardzo znaczną poprawę, albowiem w ciągu ostatniego trzechlecia ilość przewiezionych podróżnych wzrosła z 144 na 211 milionów.

Mimo, iż osiągnięcie tych wspaniałych wyników wymagało znacznego zwiększenia wykonanej pracy — wydatki eksploatacyjne utrzymane były prawie całkowicie w granicach preliminarza, przekroczyły go bowiem tylko o 1,1%. To też i współczynnik eksploatacji t. j. stosunek dochodów do wydatków eksploatacyjnych był pomyślny i wynosił w roku 1937 80.85%, co jest wynikiem rekordowym za okres ubiegłych lat 10-ciu.

Niestety, wzrostowi przewozów i wykonanej pracy nie odpowiada w tym samym stopniu wzrost dochodów kolei, albowiem praca kolei ma charakter pionierski a jej rezultaty odbijają się nie tyle bezpośrednio na finansach przedsiębiorstwa P. K .P. ile raczej pośrednio na całokształcie życia gospodarczego kraju. Tym niemniej także i koleje bezpośrednio odczuły poprawę sytuacji, ponieważ jednak aparat techniczny jest wyniszczony długoletnim okresem zastoju, przeto wygospodarowana w roku ubiegłym nadwyżka wpływów nad wydatkami musiała być przeznaczona na odnowienie tego aparatu, na zaspokojenie najpilniejszych potrzeb technicznych oraz na uzupełnienie wyczerpanego prawie doszczętnie kapitału obrotowego kolei.

Możność osiągnięcia pomyślnych rezultatów gospodarki kolejowej zawdzięczać należy głównie ofiarnej pracy polskiego kolejarza, to też p. Minister zastanawiał się również i nad tym, w jakim stopniu pracownicy kolejowi skorzystali z polepszonej koniunktury i wyliczył szereg zarządzeń, mających na celu poprawę bytu pracowników. Należy tu zaliczyć przede wszystkim wprowadzenie dodatków służbowych dla licznych gałęzi wykonawczej służby ruchu jak n. p. dyżurni i dyspozytorzy ruchu, zwrotniczowie i t. p. Awanse udzielone w roku bieżącym były trzykrotnie liczniejsze niż w roku ubiegłym i objęły około 20.000 pracowników. 90% tych awansów przypada na pracowników w niższych grupach uposażenia a z tego 75% ma charakter wyrównawczy, to jest przypadło tym pracownikom, którzy mieli za niskie uposażenie w stosunku do posiadanego stanowiska. Awansów udzielono w porządku starszeństwa, przyjmując za podstawę tego starszeństwa posiadaną grupę uposażenia, czas pozostawania w grupie i na stanowisku, lata służby a wreszcie wiek pracownika. Ponadto przyjęcia na etat i ustalenia objęły 6.100 pracowników, którym w ten sposób nadano publiczno-prawny charakter służbowy.

Poprawa sytuacji umożliwiła rozszerzenie akcji pomocy dla pracowników obarczonych liczniejszą rodziną i pozwoliła na zupełne zaniechanie stosowania w okresie zimowym t. zw. „świętówek". Ulepszono po za tym szereg premij i przywrócono dawne warunki udzielania zaliczek na uposażenie.

Nastąpiła stabilizacja personelu w tym sensie, iż władze kolejowe zaniechały zupełnie rozwiązywania stosunku służbowego w trybie wyjątkowym i ograniczają się tylko do ubytku naturalnego rozwiązując stosunek służbowy z pracownikami, którzy, bądź to przekroczyli 60-ty rok życia, bądź też stali się wcześniej zupełnie niezdolnymi do pracy na swoich stanowiskach.

Z dniem 1 kwietnia 1938 r. zwolniono od podatku specjalnego 28.000 pracowników i 11.000 emerytów a pozostałym zredukowano ten podatek przeciętnie o 3%, a ponieważ podatek ten zniesiono tylko częściowo, przeto utrzymano nadal obniżkę komornego za mieszkania kolejowe oraz zmniejszenie rat zaliczek na uposażenie.

Z dniem 1 lipca 1938 r. nastąpi przywrócenie pełnego zaliczania lat służby zaborczej do wysługi emerytalnej, dzięki czemu wydatki na zaopatrzenie dla emerytów, wdów i sierot wzrosną o 7 milionów złotych w stosunku rocznym.

Ministerstwo Komunikacji zajęło się ponadto sprawą dostarczenia pracownikom kolejowym odpowiednich mieszkań a to za pośrednictwem „Towarzystwa Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych" oraz „Towarzystwa Osiedli Robotniczych" i planuje obrócenie

na ten cel w roku bieżącym sumy około 3 milionów złotych.

Niedostateczna jest natomiast, zdaniem p. Ministra opieka społeczna w kolejnictwie. Wprawdzie działa w tym kierunku ofiarnie i owocnie „Rodzina Kolejowa" i K. P. W. ale, wskutek niedostatecznej pomocy ustawowej, rodziny pracowników n. p. zmarłych w następstwie nieszczęśliwych wypadków w służbie, znajdują się w niezmiernie trudnej sytuacji życiowej. Pomoc ze strony związków zawodowych jest w tej dziedzinie niedostateczna mimo iż inkasują one za pośrednictwem i przy pomocy organów kolejowych pokaźną sumę około 4.600.000 rocznie. Winę przypisuje p. Minister brakowi koordynacji działalności związków oraz brakowi jednolitego kierownictwa. Dlatego uważa p. Minister za celowe stworzenie w porozumieniu ze związkami specjalnego funduszu z części kwot potrącanych przez Zarząd Kolejowy na rzecz Związków Zawodowych. Ministerstwo przyczyniłoby się ze swej strony do zasilenia tego funduszu, a dzięki jednolitemu kierownictwu można by bez dodatkowego obciążenia pracowników stworzyć podstawy do udzielania pracownikom kolejowym i ich rodzinom pomocy w najcięższych chwilach życia. P .Minister ma zamiar zwrócić się z tą sprawą do związków oraz do ogółu pracowników celem zorganizowania w tym celu wspólnego wysiłku.

Kończąc podziękował p. Minister Komunikacji pracownikom kolejowym za całoroczną pracę, która pozwoliła osiągnąć tak dodatnie wyniki w przewozach kolejowych i złożył im i ich rodzinom najlepsze życzenia świąteczne.

—.—

Tak się złożyło przypadkiem, że przemówienie p. Ministra wypadło w kilka minut po zakończeniu obrad 1-go dnia Walnego Zjazdu naszego Związku. Pragnąc umożliwić uczestnikom Zjazdu wysłuchanie tego przemówienia, postaraliśmy się o zainstalowanie na sali obrad głośników radiowych, tak, że z treścią przemówienia uczestnicy Walnego Zjazdu zapoznali się bezpośrednio.

—.—

Na szczególną uwagę zasługuje ten ustęp przemówienia p. Ministra, który dotyczy niedomagania opieki społecznej oraz projektowanego zorganizowania wspólnymi siłami M. K. i związków zawodowych specjalnego, przeznaczonego na ten cel funduszu. Sprawa jest, zdaniem naszym, bardzo ważna i zasługuje ze wszech miar na bliższe omówienie zwłaszcza, że nasuwają się tutaj liczne, doniosłe zastrzeżenia. Ponieważ jednak przemówienie p. Ministra zawiera jedynie szkic projektu na ten temat, oraz ponieważ należy się spodziewać, że p. Minister w czasie najbliższym sformułuje jaśniej i dokładniej swoje projekty, przeto omówienie sprawy odkładamy do czasu zaznajomienia się z szczegółami projektowanej akcji.

SPRAWY SŁUŻBOWE

„GODZINOWE"

Prace nad ostatecznym sformułowaniem nowego tekstu przepisów o ‚godzinowym" dla drużyn parowozowych dobiegają końca. Uzgodnione zostały już ostatecznie wszystkie ważniejsze kwestje pomiędzy poszczególnymi departamentami a zarządzenie oczekuje tylko na ostateczną aprobatę p. Ministra Komunikacji.

Według posiadanych przez nas **nieoficjalnych** informacji należy liczyć się z wprowadzeniem następujących zmian i uzupełnień w stosunku do obowiązujących w tym względzie zasad.

Nastąpi zróżniczkowanie stawek dodatku w zależności od rodzaju pociągu. I tak:

Pociągi „Lux" otrzymują dodatek w wysokości: maszynista zł. 1.20, pom. masz. gr. 90, palacz gr. 80.

Pociągi pasażerskie pospieszne i osobowe dalekobieżne kursujące na odcinkach dłuższych niż 150 km. — maszynista 1 zł. 10 gr., pom. maszynisty 84 gr., palacz 74 gr.

Inne pociągi pasażerskie otrzymywać będą dodatek w wysokości obowiązującej obecnie dla pociągów osobowych i pospiesznych tj.: maszynista gr. 94 ,pom. masz. gr. 72 i palacz gr. 64.

Pociągi towarowe pospieszne i towarowe -dalekobieżne kursujące na odcinkach dłuższych niż 120 km. — maszynista 90 groszy, pom. masz. 70 gr. i palacz 60 gr.

Inne pociągi towarowe a w szczególności pociągi towarowe zdawcze i zbiorowe bez względu na odległość przejazdu zatrzymają stawkę dotychczasową tj. maszynista 82 gr., pom. masz 64 grosze.

Pociągi gospodarcze w ścisłym znaczeniu tego pojęcia, tak jak zostało ono określone w zarządzeniu M. K. Dz. Urz. Nr .16 z r. 1938 (patrz „Maszynista" Nr. 3 z 1938 r., str. 22) zatrzymują również stawkę dotychczasową w wysokości połowy stawki ki dla pociągów towarowych zwykłych t. j. maszynista gr. 41, pom. masz gr. 32.

Opłacany będzie czas przyjęcia i zdania parowozów manewrowych według normy: 1 godzina na przyjęcie 1 godzina na zdanie. Przerwy w pracy manewrowej będą zaliczane do czasu pracy i opłacane dodatkiem. Stawki dodatku za czas manewrowania parowozem manewrowym pozostają bez zmian (maszynista 38 gr. pomocnik 28 gr.). Stawki dodatku za manewrowanie parowozem pociągowym zostaną podwyższone do wysokości 50% stawek za czas jazdy pociągiem towarowym zwykłym (maszynista 41 gr. pom. masz. 32 grosze).

Czas niepłatnych opóźnień skrócony będzie do 1 godziny.

O sposobie załatwienia postulatu dotyczącego przedłużenia minimalnego czasu przyjęcia i zdania parowozu do służby pociągowej nie posiadamy ścisłych informacji. Pewnym jest natomiast iż wydane będzie zarządzenie, aby czas przyjęcia i zdania parowozu do służby pociągowej określany był przez Dyrekcje z uwzględnieniem czasu niezbędnego na dojazd do pociągu.

Za czas pobytu w parowozowni zwrotnej dłuższy niż 24 godziny — drużyna otrzymywać będzie osobny dodatek (maszynista zł. 3, pom. masz. zł. 2).

Podkreślając nie oficjalny charakter podanych wyżej informacyj zaznaczamy, że sprawę będzie można uważać za załatwioną ostatecznie dopiero wówczas, gdy zarządzenie ukaże się w Dzienniku Urzędowym M. Komunikacji. Należy się tego spodziewać już w dniach najbliższych.

NOWELA DO PRZEPISÓW EMERYTALNYCH

Ogłoszona w Dzienniku Ustaw Nr. 2 z r. 938 poz. 76, nowela do rozp. M .K. z dn. 28.I 1934 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników P. K. P. zawiera następujące postanowienia:

1. Z dniem 1 lipca 1938 r .przywraca się pełną zaliczalność czasu służby zaborczej do wysługi emerytalnej. Nie dotyczy to tych emerytów (wdów, sierot), którym zaopatrzenie emerytalne (wdowie, sieroce) wymierzono wyłącznie za służbę zaborczą. Takim emerytom (wdowom, sierotom) zaprzestanie się z dniem 1.VII 1938 r. potrącania 10% z ich zaopatrzeń.

2. Emerytom, wdowom i sierotom pobierającym zaopatrzenie emerytalne według przepisów obowiązujących przed 1.II. 1934 potrącana będzie od dn. 1.VII 1938 opłata w wysokości 4% od pełnego zaopatrzenia wraz z wszelkimi dodatkami. Opłata ta zmniejszać się będzie począwszy od 1.IV 1939 corocznie o 1% tak iż od dnia 1.IV 1942 r. ustanie zupełnie. Opłata nie będzie pobierana od zaopatrzeń, których wysokość łącznie z dodatkami nie przekracza: dla emerytów — kwoty 100 zł, dla wdów — 50 zł i dla sierot — 25 zł miesięcznie.

3. Prawo do doliczenia 10 lat z tytułu utraty zdolności do zarobkowania conajmniej w 95% służyć będzie pracownikowi tylko wówczas, jeśli utrata ta jest trwała i nastąpiła nie tylko bez winy pracownika, lecz nadto i w związku przyczynowym ze służbą. W wypadkach, gdy utrata 95% zdolności do zarobkowania nie pozostaje w związku przyczynowym

ze służbą, doliczenie może nastąpić za zgodą Ministra Komunikacji.

4. Zaliczenie czasu służby wojskowej w b. państwach zaborczych do wysługi emerytalnej uzależnione jest nadal od bezpośredniego przejścia z tej służby (przed upływem 1-go miesiąca) do polskiej służby wojskowej lub państwowej (kolejowej), jednakże Minister Komunikacji otrzymał obecnie prawo wyrażenia zgody na zaliczenie służby wojskowej w b. państwach zaborczych nie odpowiadającej warunkowi bezpośredniego przejścia. Postanowienie to jest rezultatem wystąpienia naszego Związku w interesie pracowników, którzy wstąpili do polskiej służby kolejowej na obszarze Pomorza i Górnego Śląska i umożliwia zaliczenie także i tym pracownikom służby wojskowej w b. armii niemieckiej do wysługi emerytalnej.

SZKOLENIE I EGZAMINOWANIE
Z ZAKRESU SŁUŻBY OCHRONY KOLEI

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 22 z r. 1938 poz. 216 ukazało się zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 19 kwietnia 1937 r. o szkoleniu i egzaminowaniu pracowników P.K.P. w zakresie służby ochrony kolei.

Treść tego zarządzenia jest następująca:

§ 1.

(1) Pracownicy Polskich Kolei Państwowych obowiązani są odbyć praktyczne szkolenie i złożyć egzamin w zakresie służby ochrony kolei, przy czym niniejsze zarządzenie dotyczy:

1) wszystkich pracowników nowoprzyjętych do służby,

2) tych spośród dawniej przyjętych do służby pracowników, którzy odbywają służbę przygotowawczą i nie zostali jeszcze poddani egzaminom ścisłym, w myśl Przepisów nr A 5,

3) pracowników już egzaminowanych na stanowiska służbowe, w razie poddawania ich egzaminom na stanowiska awansowe; pracowników tych obowiązuje złożenie egzaminu w zakresie podanym w ust. (5), natomiast zwalnia się ich od odbycia praktycznego szkolenia w myśl ust. (3) i (4).

(2) Zarządzenie niniejsze nie dotyczy pracowników, przechodzących ze straży kolei państwowych do innych służb, którzy złożyli wymagany egzamin w zakresie służby ochrony kolei.

(3) Praktyczne szkolenie w służbie ochrony kolei kandydatów na stanowiska służbowe, na których wymagane jest wykształcenie wyższe, licealne lub gimnazjalne, obejmuje 7-dniowe szkolenie w zakresie następującym:

1) 1 dyżur w służbie strażnika na posterunkach zewnętrznych,

2) 1 dyżur w patrolowaniu szlaków,

3) 1 dyżur w konwojowaniu pociągu towarowego,

4) 2 dyżury przy wykonywaniu czynności służbowych st. strażnika i przodownika straży.

(4) Praktyczne szkolenie w służbie ochrony kolei kandydatów na stanowiska (stałe zajęcia) służbowe, na które wymagane jest wykształcenie niższe od gimnazjalnego, z wyjątkiem rzemieślników, obejmuje 7-dniowe szkolenie w zakresie następującym:

1) 2 dyżury na różnych posterunkach stałych,

2) 1 dyżur w drużynie lotnej,

3) 1 dyżur w patrolowaniu szlaków,

4) 1 dyżur w konwojowaniu pociągów towarowych.

(5) Egzamin z zakresu służby ochrony kolei dla pracowników, o których mowa w ust. (3) i (4), obejmuje znajomość:

1) ustawy o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego (Dz. Urz. M. K. nr. 2 z 1935 r., poz. 9),

2) rozporządzenia Ministra Komunikacji, wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, o przestrzeganiu porządku na kolejach użytku publicznego (Dz. Urz. M. K. nr 2 z 1935 r., poz. 10),

3) organizacji służby ochrony kolei,

4) tymczasowej instrukcji o noszeniu, użyciu i utrzymaniu broni palnej przez organa ochrony kolei ((Dz. Urz. M. K. z 1936 r. nr 35 ,poz. 183),

5) tymczasowej instrukcji o nakładaniu grzywien doraźnymi nakazami karnymi przez organa ochrony kolei (Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr. 35 poz. 184),

6) służby strażników na posterunkach, w patrolowaniu i konwojowaniu pociągów oraz okólnika o ochronie drobnych przesyłek wartościowych (Dz. Urz. M. K. nr 68 z 1937 r., poz. 590),

7) zarządzenia Ministra Komunikacj i o kartach wstępu i przepustkach, dających prawo do przebywania na obszarze kolejowym (Dz. Urz. M. K. nr 45 z 1935 r., poz. 246),

8) artykułów: 128, 139, 165 — 167, 215, 223, 257 — 259, 263 i 265 kodeksu karnego (w związku z ustawą o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego).

§ 2.

Egzamin z zakresu służby ochrony kolei dla pracowników, o których mowa w § 1 ust. (1) pkt. 1), 2) i 3) jest częścią składową egzaminu ścisłego, składanego w myśl przepisów nr. A 5, przy czym skład komisji egzaminacyjnej, ustanowiony tymi przepisami, uzupełnia się referentem ochrony, dyrekcyjnym lub oddziałowym.

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. (14.III. 1938 r.).

PREMIE ADMINISTRACYJNE
DLA DYSPOZYTORÓW PAROWOZOWNI

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 12 z r. 1938 pod poz. 147, ukazało się zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 24 stycznia 1938 r. o premiowaniu pracowników administracji oddziałów mechanicznych, parowozowni i wagonowni kolei państwowych.

Premiowaniu podlega w myśl tego zarządzenia:

1) obniżenie %-chorego taboru i polepszenie jakości wykonywanych napraw;

2) podniesienie wydajności i usprawnienie organizacji pracy w warsztatach pomocniczych przy naprawie średniej i rewizji okresowej parowozów i wagonów, tudzież przy niektórych naprawach bieżących taboru;

3) utrzymanie wydatków na te roboty w granicach wyznaczonych kredytów.

W premii uczestniczą obok naczelników oddz. mech. nacz. parowozowni głównej, zawiadowców parowozowni pomocniczej i naczelników wagonowni i ich zastępców, także i **dyspozytorzy parowozowni, dyspozytorzy wagonowni,** kierownicy robót w warsztatach, kierownicy sekcyj urządzeń mechanicznych i sekcyj trakcyjnych oraz kierownicy składów opału na linii.

Premię oblicza się według specjalnego wzoru matematycznego, ujmującego w odpowiedniej, wzajemnej zależności wszystkie elementy, związane ze sposobem wykonywania premiowanych rodzajów pracy i z jej rezultatami. Obliczoną według tego wzoru ogólną kwotę premii dzieli się w pewnym stosunku procentowym, ustalonym przez Dyrekcję według wskazówek M. K. na 2 części, z których jedną przeznacza się dla pracowników administracji technicznej, a drugą dla pracowników, zatrudnionych w biurach oddziałów i parowozowni (wagonowni).

Część premii przypadającą dla pracowników administracji technicznej dzieli się z kolei pomiędzy pracownikami uczestniczących w premii według specjalnego klucza, który również ustala Dyrekcja na podstawie wskazówek otrzymanych z M. K.

Zarządzenie nie podaje ani zasad podziału ogólnej kwoty premiowej pomiędzy pracowników administracji technicznej z jednej strony i pracowników biurowych z drugiej strony, ani też nie wskazuje klucza podziału premii pomiędzy poszczególnych uczestniczących w niej pracowników. Sprawy te regulowane będą zapewne w zależnoci od potrzeb lokalnych osobnymi zarządzeniami Dyrekcyj. Jednakże z tego powodu nie sposób ustalić, jaką wartoć będzie miała premia dla poszczególnych kategoryj pracowników.

Pracownikom, pobierającym dodatek funkcyjny, zmniejsza się premię o kwotę równą połowie dodatku funkcyjnego. należnego za dany miesiąc, najwyżej jednak o połowę premii.

W razie niedbałego wykonywania przez poszczególnych pracowników uczestniczących w premii obowiązków służbowych, powodującego pogorszenie organizacji pracy, zwiększenie procentu chorego taboru, wyłączenie taboru z ruchu wskutek zepsucia się w drodze lub powiększenie kosztów naprawy — **winni mogą być częściowo lub całkowicie na okres jednego miesiąca pozbawieni premii.** Dyspozytorów parowozowni może pozbawić premii naczelnik parowozowni głównej.

Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1938 r.

Nadmienić należy, iż równocześnie, t. j. również z dniem 1 kwietnia 1938 r. wchodzi w życie zarządzenie M. K. z dn. 24 stycznia 1938 r. Dz. Urz. M. K. Nr. 17 poz. 179, w sprawie premiowania pracowników parowozowni i wagonowni kolei państwowych nie należących do grona administracji technicznej i nie uczestniczących w premiach, ustalonych w streszczonym poprzednio zarządzeniu.

Wśród pracowników uczestniczących w tej premii znajdują się również **maszyniści stałych maszyn.**

OPIEKA LEKARSKA DLA ŻON SEPAROWANYCH ORAZ DZIECI PRAC. P. K. P.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr 47 z r. 1937, poz. 425 ogłoszony został okólnik M. K. z dn. 4.X. 1937 r. Nr 222, (S I.2/18) treści następującej:

W myśl § 1 p. 2a rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 14 kwietnia 1934 r. Nr S. I. 2/11 o zakresie opieki lekarskiej i środków leczniczych dla pracowników P.K.P., ich rodzin i emerytów (Dz. Urz. M. K. Nr 15 p. 80), opieka lekarska przysługuje żonie pracownika bez względu na fakt pozostawania z mężem we wspólności małżeńskiej, z wyjątkiem wypadku, gdy żona jest sądownie separowana, a na mężu nie ciąży obowiązek alimentacji; wynika stąd, że we wszystkich innych przypadkach, żony nie żyjące we wspólności małżeńskiej posiadają prawo do kolejowej opieki lekarskiej.

Ponieważ żony pracowników, nie żyjące z mężami we wspólności małżeńskiej, nie mają prawa do przejazdów bezpłatnych i ulgowych oraz nie posiadają kolejowych dowodów tożsamości, należy na żądanie zainteresowanych, po sprawdzeniu okoliczności wskazanych w § 1 pkt 2a rozporządzenia z dnia 14 kwietnia 1934 r., wydawać odpowiedniej treści zaświadczenia; zaświadczenia te, ważne przy okazaniu jakiegokolwiek dokumentu stwierdzającego tożsamość osoby, winny zawierać wzmiankę, iż upoważniają jedynie do korzystania z kolejowej opieki lekarskiej, nie uprawniają natomiast do korzystania z przejazdów bezpłatnych czy ulgowych.

Uprawnienie do kolejowej opieki lekarskiej dzieci pracowników nie jest uzależnione od faktu wspólnego zamieszkiwania z ojcem; jeśli więc pozostają one przy matce nie żyjącej z mężem we wspólności małżeńskiej: prawo do opieki lekarskiej posiadają, o ile oczywiście nie zachodzą przeszkody wynikające z postanowień § 1 p. 2c rozprządzenia z dnia 14 kwietnia 1934 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 15 poz. 80).

W przypadku gdy ojciec takiego dziecka nie wystąpił o wydanie dla dziecka kolejowego dowodu tożsamości, należy dla umożliwienia korzystania z opieki lekarskiej, na prośbę matki (opiekunów) wydać dziecku zaświadczenie, analogiczne do zaświadczenia przewidzianego wyżej dla żony, nie żyjącej z mężem we wspólności małżeńskiej.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia; jednocześnie traci moc okólnik Nr S. I. 2/7 z dnia 30 kwietnia 1935 roku.

Nr S. I. 2/18.

UDZIELANIE POMOCY LEKARSKIEJ EMERYTOM

Zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 28 maja 1934 r. opublikowane w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 23 z r .1938 poz. 227 ustala następujący tryb postępowania przy udzielaniu pomocy lekarskiej emerytom:

A. Emeryt zamieszkały na terenie Dyrekcji, która rozwiązała z nim stosunek służbowy składa do Wydziału Sanitarnego podanie o wydanie zaświadczenia stwierdzającego uprawnienie do opieki lekarskiej oraz o przydzielenie go do odpowiedniego rejonu lekarskiego. Przed załatwieniem podania wydział sanitarny otrzymuje od emeryta deklarację, w której tenże stwierdza, że nie podlega ubezpieczeniu na wypadek choroby z tytułu swego zatrudnienia oraz że zobowiązuje się niezwłocznie zawiadomić Dyrekcję z chwilą powstania okoliczności powodujących utratę uprawnienia do kolejowej opieki lekarskiej.

B. Emeryt zamieszkały poza obrębem Dyrekcji macierzystej, t. j. tej która rozwiązała z nim stosunek służbowy, wnosi do tej Dyrekcji odpowiednie podanie. Dyrekcja, po sprawdzeniu, zawiadamia Dyrekcję miejsca zamieszkania emeryta o posiadaniu przez niego uprawnień do kolejowej opieki lekarskiej. Dyrekcja miejsca zamieszkania postępuje jak pod A) i wydaje zaświadczenie.

Wrazie zmiany miejsca zamieszkania nowe zaświadczenie może być wydane po zwrocie poprzedniego przy jednoczesnym zawiadomieniu Dyrekcji, w której emeryt zamieszkiwał poprzednio dla zapobieżenia posiadania prze zniego kilku zaświadczeń.

OPIEKA LEKARSKA NAD DZIEĆMI PO UZYSKANIU MATURY

Po myśli zarządzenia M. K. z dn. 5 kwietnia 1937 r. ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 23 r .1938 poz. 229 — dzieciom pracowników uzyskującym maturę w porze wiosennej nie należy odmawiać pomocy lekarskiej w okresie przejściowym t. j. do chwili zapisania się do wyższego zakładu naukowego.

Opiekę tę należy natomiast przerwać, o ile zainteresowany nie przedstawi dowodów o rozpoczęciu studiów do dnia 1 października, który to dzień, wedle opinii Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, należy uważać za początek nowego roku szkolnego.

EGZAMINY Z OBRONY PRZECIWLOTN. - GAZOWEJ

Okólnikiem z dn. 1 grudnia 1937 r. Nr. 292. (Dz. Urz. M. K. Nr. 67, poz. 575) zarządziło Ministerstwo Komunikacji iż przedmiot: „obrona przeciwlotniczo-gazowa" wchodzący w zakres egzaminów ścisłych po myśli instrukcji A 5; i zarządzenia M. K. z dn. 29 kwietnia 1936 roku (Dz. Urz. M. K. Nr. 28, poz. 136) uznać należy za przedmiot fachowy niezależnie od stanowiska, na które pracownik składa egzamin. Wobec tego, ogólny wynik egzaminu nie może być uznany za dodatni, jeżeli pracownik uzyskał z obrony przeciwlotniczo-gazowej ocenę niedostateczną.

OGŁOSZENIA ZWIĄZKÓW I STOWARZYSZEŃ PRACOWNIKÓW P. K. P.

Okólnikiem z dnia 26 lutego 1938 r. ogłoszonym w Dz. Urz. M. K. Nr. 24 z r. 1938 poz. 241 zabroniło Ministerstwo Komunikacji wywieszania na terenie kolejowym wszelkich ogłoszeń związków i stowarzyszeń pracowników P .K .P. z wyjątkiem jedynie ogłoszeń o mających się odbyć zebraniach organizacyjnych z podaniem 1) miejsca, 2) terminu i 3) porządku dziennego danego zebrania.

Zezwolenia na wywieszanie ogłoszeń udzielają zwierzchnicy jednostek służbowych na których terenie ogłoszenie ma być wywieszone.

Ograniczenia powyższe nie dotyczą K. P. W., Rodziny Kolejowej, L. O. P. P. i L. M. K. które, za wiedzą właściwego zwierzchnika, mogą wywieszać na terenie P. K. P. wszystkie swoje ogłoszenia i zawiadomienia.

Pamiętaj o regularnym opłacaniu składek!

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDIUM ZWIĄZKU

27.IX.37, w Kom. Dyscypl. DOKP. Kraków — obrona kol. Michaluka — **Spyt.**

2.X.37, w M. K. — w sprawie przeniesienia kol. Nowaka, Mendla, Kolarza i Solika — **Spyt.**

27.X.37, w M. K. — w sprawie godzinowego oraz postulatów maszynistów wagonów motor. i pociągów elektrycznych — **Siadak, Pruszyński, Spyt.**

29.X.37, w M. K. Dep. Mech. — w sprawie godzinowego, przestrzegania przepisów o czasie pracy i postulatów masz. poc. elektr. — **Siadak, Spyt.**

8.XI.37, w M. K. Biuro Pers. — w sprawie załatwienia wniesionych na piśmie memoriałów — **Siadak, Spyt, Lisiewicz.**

ZEBRANIA, ZJAZDY I KONFERENCJE

28.IX.37 — Zebranie maszynistów wagonów motor. węzła warszawskiego — **Siadak, Spyt.**

3.X.37 — Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego — **wszyscy członkowie Prezydium.**

7.X.37 — Zebranie Koła Inowrocław — **Spyt.**

13.X.37 — Zebranie Koła Warszawa—Szczęśliwice — **Spyt.**

WARSZAWA-PRAGA

Pożegnanie Nacz Par. inż. Buzuna. Dnia 19 lutego b. r. żegnały drużyny parowozowe parowozowni Warszawa Praga swego Naczelnika p. inż. **Buzuna,** który na własne żądanie opuścił służbę kolejową.

Odejście p. inż Buzuna ze służby w kolejnictwie jest smutnym świadectwem naszych czasów i stosunków służbowych na P. K. P. Inż. Buzun należy do wybitnych fachowców w swoim zawodzie i legitymuje się uwieńczoną poważnym sukcesem pracą naukową. Jako taki, wyróżniał się z pośród grona swych kolegów i był dla kolejnictwa siłą bardzo cenną i wartościową. Służbę kolejową opuścił nie mogąc się pogodzić z panującymi stosunkami, w których wybitni fachowcy nie tylko nie mogą znaleść odpowiednich dla siebie warunków egzystencji, lecz nadto nie mają nawet dostatecznej i niezbędnej dla dobra służby swobody działania. Biurokratyczna maniera administracji, wszechwładza i wszędobylstwo biur personalnych, które skupiły w swych rękach decyzje w najważniejszych sprawach, pomijanie i lekceważenie wniosków fachowych naczelników— oto stosunki, oto atmosfera, która uniemożliwia ludziom twórczej pracy pozostawanie na usługach przedsiębiorstwa P. K. P.

Pracownicy parowozowi parowozowni Warszawa — Praga żegnali p. inż. Buzuna z prawdziwym i niekłamanym żalem, stracili w nim bowiem nie tylko wybitnego kierownika i nauczyciela, lecz nadto przychylnego i sprawiedliwego zwierzchnika oraz prawdziwego przyjaciela. P. inż. Buzun zaskarbił sobie, dzięki zaletom swego umysłu i serca oraz dzięki niezmiennie życzliwemu stosunkowi do personelu prawdziwe przywiązanie swoich podwładnych. To też uroczystość pożegnalna dn. 19.II.1938 r. była żywiołową manifestacją wdzięczności i uznania dla ustępującego Naczelnika.

Zebrani pracownicy życzyli p. inż. Buzunowi powodzenia w pracy na nowym polu działalności zapewniając, że zachowają go na zawsze we wdzięcznej pamięci. W dowód tej pamięci ofiarowano p .inż. Buzunowi skromny upominek.

—o—

Kasa Centrali Związku kwituje z wdzięcznością odbiór sumy zł. 20 złożonej przez p. inż. **Buzuna** na fundusz pomocy dla wdów i sierot po pracownikach parowozowych.

KOWEL

Ofiarowanie odbiornika dla szkoły w Radowiczach. Członkowie koła Kowel Z. Z. M. ufundowali drogą składek odbiornik radiowy dla szkoły w Radowiczach powiatu kowelskiego. Uroczystość wręczenia odbiornika odbyła się dn. 3 kwietnia 1938 r. Kierownik tej szkoły p. **Jan Anioł** przysłał Redakcji „Maszynisty" wraz z podziękowaniem za wartościowy podarunek następujący opis uroczystości:

„Wioska **Radowicze,** leżąca w powiecie kowelskim na Wołyniu przeżywała w niedzielę dn. 3.IV 1938 r. wzniosły moment w swym szarym życiu. W tym dniu bowiem przybyła do naszej szkoły delegacja z Kowla by wręczyć kierownictwu 5-cio lampowy odbiornik radiowy ofiarowany przez Kowelskie Koło Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Po zainstalowaniu odbiornika zebrana polska i ruska ludność wioski wysłuchała nabożeństwa transmitowanego z Piekar na Śląsku. Wielu z pośród zebranych słuchało radia po raz pierwszy w życiu; na ich twarzach odbijało się głębokie wzruszenie. Po zakończeniu audycji odbyła się uroczystość na którą złożyły się: przemówienie przedstawiciela ludności miejscowej i dzieci szkolnych, oraz śpiewy i deklamacje okolicznościowe. Na zakończenie przemówił imieniem ofiarodawców, przewodniczący Koła Z. Z. M. w Kowlu **p. Kraszewski."**

„Przeżycia tego dnia utrwaliły się na długo w pamięci dzieci szkolnych i miejscowej ludności a istnienie odbiornika w naszej szkole będzie długotrwałą pamiątką obywatelskiego czynu ludzi zrzeszonych w Kole Kowelskim Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce".

Od siebie dodajemy, iż istotnie obywatelska ofiarność Koła Kowelskiego zasługuje ze wszechmiar nie tylko na pełne uznanie, lecz i na naśladownictwo. Nie wątpimy, iż dobry przykład nie pozostanie bez echa i że niebawem będziemy mieli sposobność zamieścić następne, podobne sprawozdanie.

STANISŁAWÓW

Ustąpienie Przewodniczącego Koła kol. Wilda Aleksandra. Z dniem 1 kwietnia 1938 r. złożył swój mandat długoletni przewodniczący Koła Z. Z. M. w Stanisławowie kol. Alek-

STAN MAJĄTKOWY

Spółdzielni Maszynistów Kolejowych w Jastrzębiu Zdroju z siedzibą w Tarnowskich Górach — w likwidacji, na dzień 31 grudnia 1937 roku.

Stan czynny		zł	Stan bierny	zł
Nieruchomości		107.102,30	Kapitał udziałowy	61.220,—
Ruchomości		18.223,51	„ rezerwowy	1.875,89
Papiery proc. (Obl. 6% Poż. Narod.)		100,—	„ odliczeń amortyzacyjnych	10.405,07
Dłużnicy		5.858,09	Wierzyciele	69.583,16
Sumy przechodnie		652,32	Kaucje	500,—
Straty i zyski:				
Straty z lat ubieg.	11.248,91			
„ w 1937 r.	398,99	11.647,90		
		143.584,12		143.584,12

RACHUNEK STRAT I ZYSKÓW W 1937 R.

Straty	zł	Zyski		zł
Koszty utrzymania nieruchomości	2.044,66	Czynsz dzierżawny:		
		od A. Kempnego za 1937 r.	2.000,—	
„ utrzymania ruchomości	911,67	od A. Szraja za 1937 r.	1.200,—	3.200,—
		Za zrealiz. kupony od oblig. 6% Pożyczki Narodowej		6,—
„ ogólne Spółdzielni	648,66	Straty w 1937 r.		398,99
	3.604,99			3.604,99

Księgowy: **A. Walewski.** Przew. Kom. Likw.: **Bartuś.**

Członkowie Komitetu Likwidatorów:
W. Siadak. E. Janus. J. Gacka. P. Ziaja.

Warszawa, dnia 28 kwietnia 1938 r.

sander Wild z powodu przejścia na emeryturę.

Ustępującego z posterunku zasłużonego działacza związkowego żegnamy z prawdziwym żalem, życząc mu długich lat zasłużonego wypoczynku w zdrowiu i pomyślności. W dziejach naszego Związku zapisał się kol. Wild chwalebnie i położył niemałe zasługi w pracy organizacyjnej. Objąwszy trudny swój posterunek w okresie największego nasilenia działalności opozycji oddał kol. Wild całe swoje doświadczenie życiowe i obywatelskie na usługi umiłowanej sprawy i rozumnym oraz nieustępliwym a równocześnie rozważnym i taktownym swoim postępowaniem potrafił nie tylko utrzymać ale i wzmocnić oraz rozbudować zarówno liczebnie jak też i organizacyjnie powierzoną sobie placówkę związkową. Nie mało okazał w tej pracy poświęcenia i samozaparcia, miał odwagę, nie bacząc na interesy osobiste przeciwstawiać się naciskowi opozycji popieranej przez administrację kolejową, a w walce tej ponosił niejednokrotnie dotkliwe ofiary. Bez przesady powiedzieć można, że głównie jego odwadze i jego pełnej zapału i energii pracy zawdzięczać możemy, iż Koło stanisławowskie Z. Z. M. zdołało przezwyciężyć wszelkie ataki i stoi dziś w rzędzie najsprawniejszych i najlepiej skonsolidowanych jednostek organizacyjnych.

Za to zasłużył sobie kol. Wild na prawdziwą wdzięczność ze strony Związku i ogółu jego członków. Żegnając go, żywimy nadzieję, że dysponując jeszcze pełnią niespożytych sił, zechce on nadal służyć radą i pomocą swoim następcom i że organizacja nasza zawsze liczyć może na niego ilekroć zajdzie potrzeba powołać starą gwardię doświadczonych działaczy związkowych do pracy dla dobra naszego zawodu.

NOWY SĄCZ

Podziękowanie dla kol. Szumielewicza. Zarząd Koła Z. Z. M. w Nowym Sączu, którego przedstawiciel z powodu zamknięcia obrad Walnego Zjazdu nie miał możności złożyć podziękowania kol. Szumielewiczowi za hojny dar dla Koła z trybuny zjazdowej prosi nas o zamieszczenie następującego podziękowania:

Kol. **Władysław Szumielewicz,** były członek naszego Koła przeznaczył całą swoją odprawę emerytalną na cele związkowe, w czym zł. 200 dla Koła Nowy Sącz. Za ten hojny dar składa mu Zarząd Koła imieniem ogółu członków serdeczne podziękowanie uznając w tym jego czynie dalszy i dobitny dowód głębokiego uświadomienia obywatelskiego i bezinteresownego poświęcenia w pracy społecznej, czego dowody dawał kol. Szumielewicz niejednokrotnie w czasie swej działalności w szeregach naszej organizacji. Ta bezinteresowna i pełna poświęceń, a przy tym pełna skromności, a nacechowana bezwzględną karnością i poczuciem koleżeństwa praca organizacyjna kol. Szumielewicza i ten jego szlachetny gest tak rażąco różny od sposobu postępowania innych kolegów, którzy nie wstydzili się pozywać swój Związek przed sądy byle tylko zabezpieczyć sobie odprawę, jest dowodem, że nie zaginęło jeszcze w naszych szeregach poczucie godności obywatelskiej, tudzież duch ofiarności oraz poświęcenia dla dobra ogółu. To też Koło Nowy Sącz życzy kol. Szumielewiczowi pomyślności osobistej i powodzenia życiowego, nie wątpiąc, że mimo opuszczenia szeregów służby czynnej będzie on nadal służyć radą i pomocą naszej organizacji oraz świecić przykładem prawdziwego ducha obywatelskiego.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł, 1/2 strony 150 zł, 1/3 strony 100 zł, 1/4 strony 85 zł, 1/8 strony 50 zł, 1/16 strony 30 zł.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15